



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Association de Sauvegarde du Site de Bétange

Florange, 24 juin 2026 — Pour diffusion immédiate

Projet A31 bis : un milliard d'euros pour qui ?

L'Association de Sauvegarde du Site de Bétange dépose une contribution à l'enquête publique et met en lumière de graves irrégularités dans le dossier soumis au public.

Dans le cadre de l'enquête publique relative au projet autoroutier A31 bis secteur nord (frontière luxembourgeoise – échangeur de Richemont, soit 24 km), l'Association de Sauvegarde du Site de Bétange, représentée par le cabinet Huglo Lepage Avocats, a déposé le 22 juin 2026 une contribution circonstanciée à la commission d'enquête présidée par M. Alain Lintz. Ce document de 22 pages révèle des insuffisances majeures du dossier et remet en cause l'utilité publique du projet. Il s'inscrit dans un contexte où près de 90 % des contributions déposées à l'enquête publique se prononcent contre le projet.

Les chiffres clés

1,077 Md€	Coût total du projet (valeur sept. 2023), financé exclusivement par concession privée avec péage
3,88 € / trajet	Tarif indicatif pour les véhicules légers, soit environ 2 000 € par an pour les travailleurs frontaliers
-73 M€	Perte nette subie par les usagers sur la période 2025–2070 selon le propre dossier du maître d'ouvrage (tableau 83, pièce F)
-58 M€	Valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) calculée avec les valeurs du temps réellement mesurées sur les frontaliers (enquête EPD 2021)
4,25 Md€	Total des péages perçus par le concessionnaire sur 2030–2070, dont les deux tiers issus de sections d'autoroute déjà payées par les contribuables
30,75 ha	Zones humides détruites de manière permanente par le projet
627 300 t CO₂	Bilan carbone du projet selon l'Autorité environnementale, jugé incompatible avec la Stratégie Nationale Bas Carbone
700 emplois	Emplois menacés d'expropriation dans la zone Sainte-Agathe à Florange (17 entreprises représentant 140 M€ de chiffre d'affaires)
105 M€	Coût réel estimé de la relocalisation des 17 entreprises, contre seulement 33 M€ d'indemnisation préfectorale prévue (écart de 72 M€)

■ Un dossier comprenant de nombreuses insuffisances procédurales

La contribution identifie cinq lacunes dans le dossier d'enquête publique :

- Périumètre artificiellement réduit : le secteur Sud, qui représente un tiers du projet global A31 bis, n'a fait l'objet d'aucune étude opérationnelle — lacune reconnue par le maître d'ouvrage lui-même et par l'Autorité environnementale.
- Devenir de l'A31 traversant Thionville occulté : les impacts acoustiques et de qualité de l'air sur les milliers de riverains de la traversée de Thionville ne peuvent pas être évalués sans connaître le scénario retenu pour cette section.
- Refus d'étudier l'hypothèse de gratuité : pourtant exigée par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Le seul précédent comparable — le périphérique nord de Lyon — s'est soldé par la suppression rapide du péage.
- Cartographie incomplète des abords du domaine de Bétange : la protection de l'allée des Marronniers, inscrite monument historique le 13 mai 2025, n'a pas été intégrée au dossier malgré un délai d'un an et une injonction formelle de la DRAC Grand Est.
- Zone d'activités économiques Sainte-Agathe absente du dossier : le projet prévoit l'expropriation de 17 entreprises représentant 700 emplois et 140 M€ de chiffre d'affaires, sans que les conditions réelles de relocalisation ne soient évaluées dans le dossier public.

■ Un bilan économique défavorable aux usagers

Le dossier socio-économique révèle une réalité que le maître d'ouvrage a tenté de masquer en recourant à une valeur du temps (23,5 €/h) 2,5 fois supérieure à la valeur réglementaire :

- Avec la valeur tutélaire nationale, la VAN socio-économique affichée est de +601 M€.
- Avec les valeurs du temps réellement mesurées sur les travailleurs frontaliers (enquête EPD 2021), la VAN devient négative : -58 M€.
- Les seuls bénéficiaires du projet sont le concessionnaire privé (+208 M€) et la puissance publique (+512 M€, via la TVA sur les péages). Les usagers perdent 73 M€ et les riverains 46 M€.

Le Luxembourg, principal bénéficiaire du flux de travailleurs frontaliers, ne contribuera pas au financement du projet. Il a au contraire choisi d'investir 1,5 milliard d'euros dans le rail.

■ Des impacts environnementaux et patrimoniaux gravement sous-évalués

L'Autorité environnementale (avis n° 2025-135 du 15 janvier 2026) a rendu un avis défavorable au projet, estimant son bilan carbone incompatible avec les engagements climatiques de la France. La contribution pointe également :

- Une augmentation des émissions polluantes de +6 % à +10 % à la mise en service, dans un territoire dont le contrat local de santé 2024-2026 établit déjà un état de santé plus dégradé qu'en moyenne nationale (taux de bronchopneumopathies chroniques de 4,5 pour 10 000 habitants contre 2,5 à l'échelle nationale).
- La destruction permanente de 30,75 ha de zones humides, sans que les mesures compensatoires ne soient définies à ce stade de la procédure.

■ **Domaine de Bétange : un périmètre de protection bafoué**

Le domaine de Bétange bénéficie d'une protection au titre des monuments historiques. Le parc, sa grille d'enceinte de 4 km de long en fer forgé et ses cinq grilles ornementales sont inscrits depuis 1993 ; le château l'est depuis 2007. L'allée des Marronniers — 156 arbres centenaires plantés en 1856, longue de 650 mètres — a été inscrite au titre des monuments historiques par arrêté préfectoral du 13 mai 2025, à la suite d'un jugement du tribunal administratif de Strasbourg. Ces protections emportent une conséquence juridique précise : en vertu de l'article L. 621-32 du code du patrimoine, toute construction dans le périmètre de protection des abords est soumise à l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF), qui constitue un droit de veto.

Or trois faits concordants et graves ressortent du dossier :

- La covisibilité entre le projet autoroutier et le domaine de Bétange est formellement établie par trois sources indépendantes : l'étude d'impact du maître d'ouvrage lui-même (pièce E1, p. 117), l'avis de l'ABF et l'avis de la DRAC Grand Est (pièce J1, p. 112). La DREAL elle-même écrit que « dans cet espace, le projet est donc en covisibilité avec le monument au sens de l'article L. 621-30 du code du patrimoine ».
- Le projet autoroutier se situe dans le périmètre légal de protection des abords du domaine. La ZAE de relocalisation des entreprises expropriées de Sainte-Agathe, proposée par Thionville Fensch Agglomération, se situe elle aussi à l'intérieur de ce même périmètre. Ce sont donc des entrepôts, des aires de manœuvre pour poids lourds et des enseignes lumineuses qui seraient installés dans l'espace que la DRAC qualifie de zone qui « met en scène le domaine de Bétange et son allée des Marronniers dans le grand paysage ».
- Malgré cette covisibilité établie et ce périmètre protégé, le maître d'ouvrage a renvoyé la consultation obligatoire de l'ABF au stade de l'autorisation environnementale, prévue à l'horizon 2030. Le public est donc invité à se prononcer sur un projet dont la conformité aux règles de protection des monuments historiques n'a pas encore été appréciée par l'autorité compétente.

La DRAC Grand Est a par ailleurs dénoncé formellement des termes trompeurs dans le dossier : les expressions « limitation de la covisibilité » ou « réduction de la covisibilité » sont qualifiées d'« impropres et de nature à fausser la compréhension de l'application de la doctrine de protection des abords ». Quant au passage en déblai présenté par le maître d'ouvrage comme une mesure d'insertion paysagère, la DRAC conclut à l'inverse que ce déblai « bouleverserait les dispositions topographiques de cet espace et remettrait en cause les conditions d'appréhension et de mise en valeur des éléments paysagers protégés ».

Enfin, la cartographie actualisée des abords intégrant la nouvelle inscription de l'allée des Marronniers — pourtant exigée par la DRAC dès le 1er septembre 2025 — n'a pas été intégrée au dossier d'enquête publique, alors que le maître d'ouvrage disposait d'un an pour le faire.

■ **Un angle mort de l'étude d'impact : la fonction climatique des bois et alignements périurbains**

Le deuxième épisode de canicule que traverse actuellement notre pays rappelle, si besoin était, le rôle irremplaçable des bois, forêts et alignements d'arbres périurbains dans l'adaptation au changement climatique. Ces espaces constituent des îlots de fraîcheur et exercent un puissant effet modérateur sur les températures des zones urbaines environnantes. Toutes les études scientifiques le confirment. Or cet enjeu est remarquablement absent du dossier d'enquête publique.

C'est pourtant précisément ce type d'infrastructure naturelle que le projet A31 bis menace directement :

- Le tracé du tunnel passe à l'aplomb de l'allée des Marronniers, menaçant le système racinaire de 156 arbres centenaires inscrits au titre des monuments historiques — sans qu'aucune étude spécifique sur cet impact n'ait été réalisée à ce stade.
- Le nouveau tracé longe le parc de Bétange et son allée sur près d'un kilomètre, exposant ce corridor boisé de 65 hectares à un flux de 100 000 véhicules par jour, dont 8 000 à 10 000 poids lourds.
- Ce corridor écologique — seul poumon vert d'une vallée sidérurgique très urbanisée et thermiquement vulnérable — joue un rôle de régulation climatique de premier plan pour les communes de Florange, Terville et Thionville. Sa dégradation aggraverait durablement l'exposition des habitants aux épisodes de chaleur extrême.

À l'heure où l'insuffisance des politiques d'adaptation climatique est criante, soumettre à déclaration d'utilité publique un projet qui détruit méthodiquement l'une des rares infrastructures naturelles de fraîcheur de ce territoire relève d'une contradiction que l'étude d'impact aurait dû traiter frontalement.

■ Des demandes concrètes à la commission d'enquête

L'Association de Sauvegarde du Site de Bétange et ses soutiens demandent à la commission d'enquête de :

- Formuler des réserves expresses sur le périmètre insuffisant de l'étude d'impact, le bilan socio-économique négatif pour les usagers et l'insuffisance des solutions de substitution examinées.
- Recommander que la déclaration d'utilité publique ne soit prononcée qu'après régularisation de ces insuffisances.
- Exiger l'étude d'une tranchée couverte intégrale entre la sortie nord du tunnel et l'échangeur 42 « Bétange » — demande partagée par l'Ae, la DRAC, l'ABF, 25 associations cosignataires et les communes de Florange et Terville.
- Obtenir une consultation préalable de l'ABF avant toute déclaration d'utilité publique.

« Le projet A31 bis, tel que soumis à l'enquête publique, présente des insuffisances substantielles qui ne sont pas de pure forme. Le propre dossier du maître d'ouvrage établit que, dès lors que l'on utilise les valeurs du temps effectivement mesurées sur la population des usagers transfrontaliers, la valeur actualisée nette socio-économique du projet devient négative (-58 M€). Ce résultat fragilise fondamentalement la démonstration d'utilité publique. »

— Contribution déposée par le cabinet Huglo Lepage Avocats au nom de l'Association de Sauvegarde du Site de Bétange, 22 juin 2026

À propos de l'Association de Sauvegarde du Site de Bétange

Créée en décembre 2020, l'Association de Sauvegarde du Site de Bétange œuvre pour la préservation du patrimoine historique, architectural et écologique du domaine (château, parc de 65 ha, allée des Marronniers — intégralement inscrits aux Monuments Historiques). Elle est soutenue par 13 associations nationales et locales partenaires et organise chaque année des événements culturels et patrimoniaux ouverts au public : Journées Européennes du Patrimoine, Rencontres musicales de Bétange, programme Enfants du Patrimoine, Journées Portes Ouvertes.

Contact presse

Association de Sauvegarde du Site de Bétange
Château de Bétange
57190 Florange
www.chateaudebetange.com

sauvegarde.betange@gmail.com
06 08 46 91 50